# EVOLUÇÃO DO FUSCA





Lançado oficialmente em **1.935**, pelo então projetista Ferdinand Porsche, o Volkswagen podia ser comprado por quase todos, ao preço de 990 marcos, e era equipado com motor refrigerado a ar, sistema elétrico de seis volts, câmbio seco de quatro marchas, que até então só se fabricavam carros com caixa de câmbio inferiores a 3 marchas.




Um livro que acaba de ser publicado na Holanda questiona a legitimidade de Ferdinand Porsche como o homem que inventou o Volkswagen Beetle (Fusca). De acordo com o livro “Het Ware Verhaal van de Kever” ("A verdadeira história do Fusca”), do historiador Paul Schilperoord, o homem que desenvolveu o carro mais popular do mundo e que se tornou o símbolo da indústria automobilística alemã foi um jornalista e engenheiro judeu chamado Josef Ganz (1898-1967).




De acordo com o livro, que está sendo cogitado para servir de roteiro para um filme de cinema, Ganz era filho de pai alemão e mãe húngara, adorava engenharia automotiva e projetou em 1923 o primeiro carro compacto com motor na parte de trás, carroceria arredondada e suspensão independente. Ele sonhava criar um carro que pudesse ser mais seguro e eficiente que os modelos da época e custasse o mesmo que uma motocicleta.




Ganz entrou em contato com fabricantes de motos e em 1931 conseguiu finalmente construir o protótipo Maikäfer (Meu Besouro). Após prestar serviços para a BMW e a Daimler, Ganz acabou preso pela Gestapo, a polícia do regime nazista, em 1933, acusado de chantagem. Libertado no ano seguinte, acabou tendo sua carreira como projetista prejudicada.

Ganz seguiu para a Suíça onde o próprio governo suíço tentou roubar seu projeto. Para piorar, de acordo com o livro, Adolf Hitler ficou entusiasmado com a ideia de produzir um veículo popular em larga escala.



Hitler então teria designado Ferdinand Porsche para desenvolver o Volkswagen Beetle e ficar com todos os créditos pela obra.

O judeu Ganz nunca conseguiu comprovar ser o verdadeiro “pai” do Fusca. Após a Segunda Guerra ele foi para a França tentar desenvolver seu carro pela companhia Automobile Julien, sem sucesso. Em 1951, Ganz foi morar na Austrália onde trabalhou para a Holden, uma marca do grupo General Motors. Ele morreu em 1967.

O livro de Schilperoord contém documentos importantes de Ganz e centenas de fotografias e desenhos inéditos do carro que inspirou o Fusca.

O primeiro projeto do Fusca, era equipado com um motor dois cilindros, refrigerado a ar, que tinha um rendimento absurdamente péssimo.
Criaram o motor quatro cilindros, opostos dois a dois , chamado de Boxter,também refrigerado a ar, com suspensão independente dianteira, que funcionavam através de barras de torção.

Foi um projeto ousadamente revolucionário, pois até então os carros da época eram feitos com motores refrigerados a água e suspensão que em sua maioria usavam feixe de molas (tipo suspensão de caminhões) ou molas helicoidais.

Daí, as evoluções foram constantes.
Sistema de freios a tambor, caixa de direção tipo "rosca sem fim", evoluções estéticas como quebra vento, lado abertura da porta (no início a porta abria do lado oposto), saída única de escapamento, estribo, entre outras.

Em **1936**, já reformulado, com bastante semelhanças com o Fusca de hoje, o Volkswagen era equipado com duas pequenas janelas traseiras, em **1.937** existiam 30 outros modelos sendo testados na Alemanha.
E a partir de **1.938**, iniciou-se a construção, em Hanover de uma fábrica a qual o Volkswagen seria construído na forma de fabricação em série.



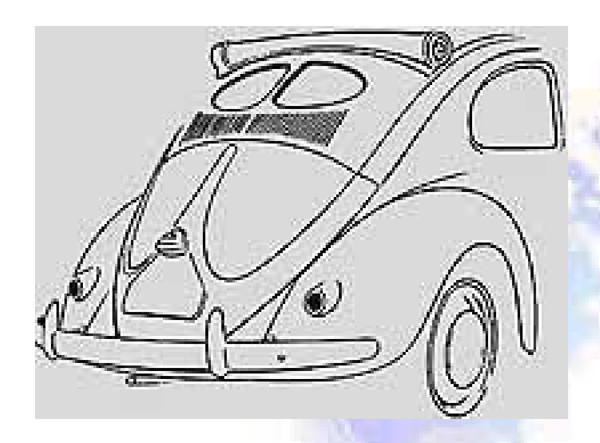

**BAIRRO DO IPIRANGA**
No tradicional bairro paulistano foi montada a primeira sede da Volkswagen do Brasil. Um começo humilde da maior montadora do país.

## Feitos Artesanalmente

O primeiro lote de Fuscas desembarcou no porto de Santos no final de 1950. Eram 30 unidades que logo foram negociadas. Três anos depois, os carros da Volkswagen começaram a ser montados em um pequeno armazém no bairro do Ipiranga, em São Paulo. Todas as peças vinham da Alemanha e o motor era de 1100 $cm^3$.

Na década de 1950, foram montados 2.268 Fuscas e 552 Kombis. Mas ainda era pouco. No início dos anos 1950, a frota brasileira era de 528 mil veículos. Com uma

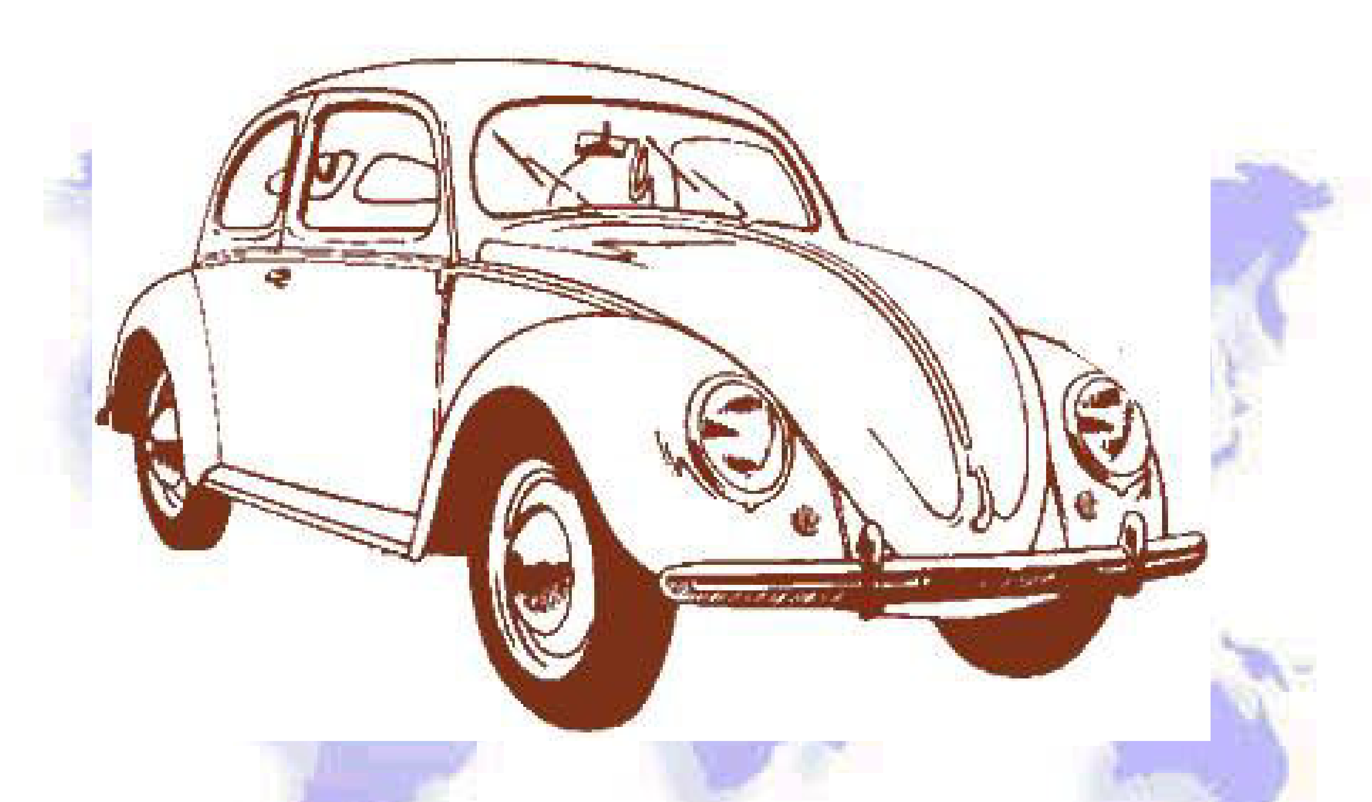







Em **1.939**, devido ao início da segunda guerra mundial, o Volkswagen acabou virando veículo militar. Derivados do fusca, como jipes e até um modelo anfíbio (Shwinwagen, atualmente existem 3 no mundo, e um no Brasil). A mecânica também haveria mudado. Virabrequim, pistões, válvulas , o motor de 995 cc. e 19cv passou a ser de 1.131 cc. e 26 cv. Mais de 70 mil unidades militares foram produzidas.

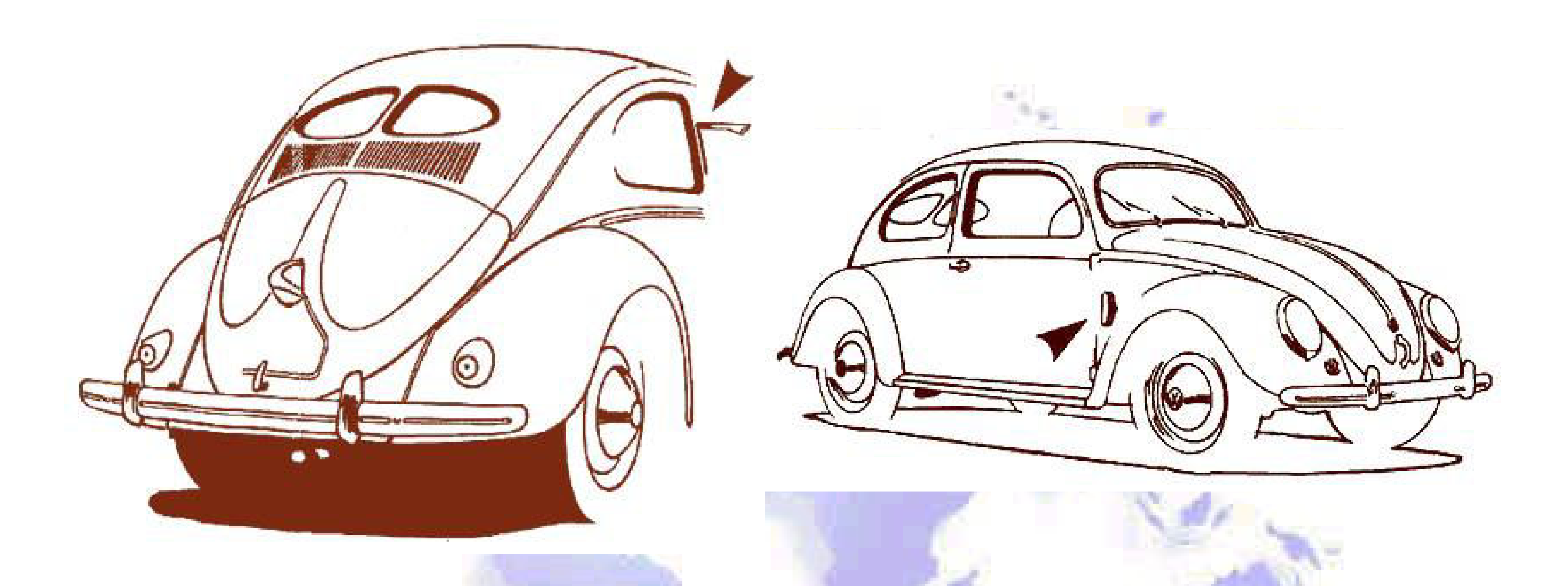
Término da segunda guerra mundial, a fábrica que estava sendo construída em Hanover, estava quase que inteiramente destruída. Seus projetistas, ninguém sabia por onde andavam, e de suas versões militares ninguém mais precisara, por pouco não foi o fim do Volkswagen.
Até um major inglês redescobrir o Volkswagen. Ivan Hirst, resolveu "adotar" o velho Volkswagen, entre os escombros da antiga fábrica, a versão original do VW passou a ser reaproveitada.



Retomada sua fabricação, o Volkswagen passou a ser utilizado em serviços de primeira necessidade, escassos naquela época, como correio, atendimento médico, etc.

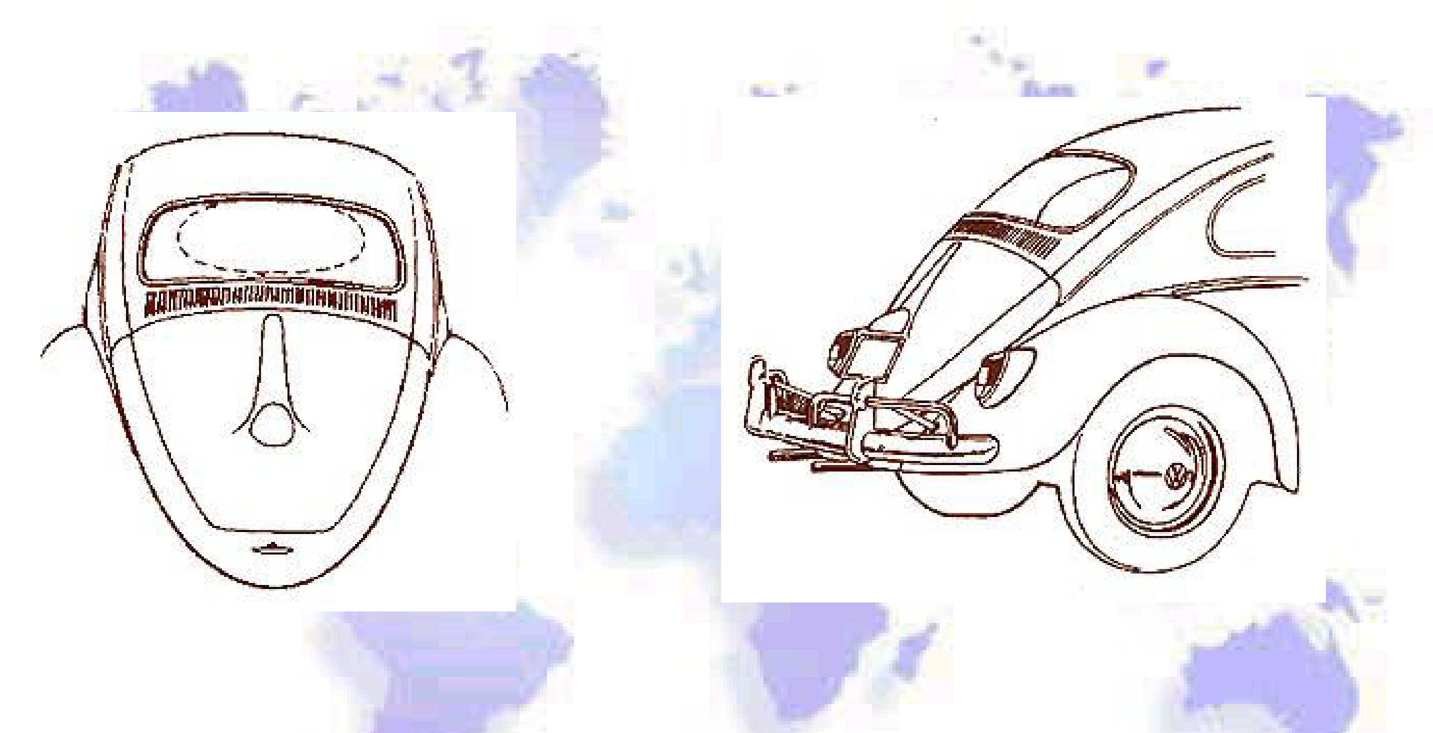
Em **1.946**, portanto um ano depois, já existia 10 mil volkswagens sedans em circulação.

Em **1.948** existiam 25 mil, sendo 4.400 para exportação. Em **1.949** o Fusca já teria seu próprio mercado nos EUA.



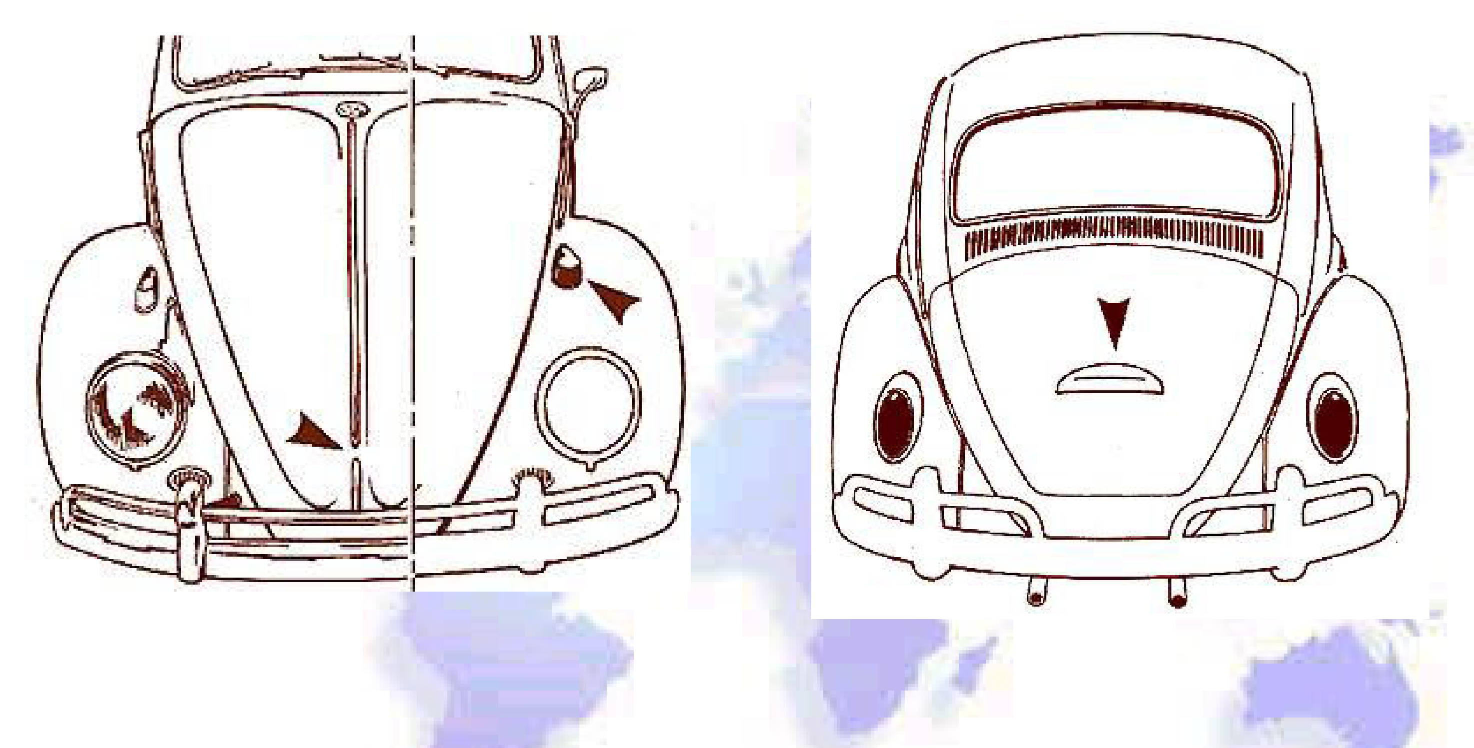
Basicamente o fusca até então era um projeto que havia dado certo, até meados de **1.956**, quase nada havia mecanicamente mudado de seu projeto original.

Independente de seu projeto mecânico, a aparência do Fusca haveria mudado bastante.
Em **1.951**, havia duas janelas repartidas na parte traseira, embora continuar sem os "quebra-ventos".
Mas em **1.953**, o fusca surgia com "quebra-ventos" nas janelas laterais, e a partir da segunda série deste ano a janela traseira se resumia a uma única, em formato oval. Neste mesmo ano o fusca começou a ser montado no Brasil.
Em **1.959** o Fusca começou a ser fabricado no Brasil.



Em **1.961** no segundo semestre, o sistema de sinaleiros (pisca-pisca) deixa de ser uma barra na coluna lateral central (também chamada de bananinha) para as lanternas traseiras, juntamente com as luzes de freio.

E assim as mudanças foram surgindo. O câmbio deixa de "seco" para ter as quatro marchas sincronizadas, o mesmo que existe até hoje. Em **1.967** o Fusca passa por uma importante mudança: ele ganha motor **1.300 cc** ao invés do **1.200** cc que o equipava até então.



Os aros das rodas também receberam furos para melhor ventilação do sistema de freios. Já em 1968 foi provado que o sistema de 6 volts que o equipava não se mostrava eficiente, aí o Fusca ganhara um novo sistema elétrico 12 volts. E a caixa de direção passa a ser lubrificada com graxa.

Em **1.970** o Fusca sofreu uma grande transformação. Continuando com a versão **1.300 cc**, surgiram a versão **1.500 cc** (2º. semestre) essa com 52 cv (SAE) de potência.
Carinhosamente apelidado de "**Fuscão**". Para essa versão, o fusca também recebeu uma barra compensadora no eixo traseiro, para finalidade de maior estabilidade. Esteticamente o capô do motor ganhou aberturas para maior ventilação, novas lanternas, cintos de segurança. Como opcional o fusca tinha freios a disco na dianteira.

Mais mudanças vieram em **1.973**. O novo sistema de carburação com carburadores recalibrados para menor consumo, e novo distribuidor vácuo-centrífugo deram mais ênfase ao carro que sem dúvida era um sucesso total. Nunca vendeu tanto fusca no Brasil como no ano de **1.974**.

O fusca teve uma produção de **239.393** unidades somente em **1974**. Comparado a produção de **1969** que era de **126.319**, foi um impressionante salto nas vendas. Tudo provava o absoluto sucesso do Fusca. E também nessa época que surgiu o Fusca com motorização **1.600-S** que rendia 65 cv(SAE)com dupla carburação.

As mudanças mecânicas para esse ano eram o eixo dianteiro com bitola mais larga e a mudança estética foi o maior pára-brisa para as versões **1.300** e **1.500**.

Em **1.975**, a linha VW foi ampliada com a chegada do novo motor **1.300**, versão **1.300-L** e o modelo **1.600** passou a ter a alavanca de câmbio mais curta e filtro de ar do carburador de papel. Outras alterações também vieram, como painel e outras (estéticas).

Em **1.978** o bocal do tanque de combustível passou a ser do lado externo do carro, e não dentro do porta-malas como mostrava-se até então.

Em **1.979** (2º. semestre) as lanternas traseiras ganharam nova forma, e pelo seu grande tamanho, esta versão do fusca, a partir desse ano foi apelidado de "Fuscão Fafá". Após quatro anos sem mudanças, em **1983** o "**Super-Fuscão**" desaparece. Adotaram o nome oficial de "**FUSCA**". Com algumas poucas inovações como caixa de câmbio "Life-Time"(dispensa troca periódica de lubrificante), ignição eletrônica nos modelos a álcool, bomba de combustível com proteção anti-corrosiva, válvulas termopneumáticas nas entradas dos filtros de ar (com a função de controlar a temperatura do ar aspirado para finalidade de melhorar a queima da mistura).

No ano seguinte, portanto em **1.984**, muda tudo. A versão **1.300** do Fusca desaparece. Surge aí um novo **1.600**. Com pistões, cilindros e cabeçotes redesenhados, além de novas câmaras de combustão, o novo motor rendia 46 cv a 4.000 RPM e torque máximo de 10,1 kgf/m a 2.000 RPM. Agora a medição foi feita no método DIN e não mais no SAE. Equipavam a versão também novos freios a disco na dianteira e barra estabilizadora traseira redesenhada para uma melhor performance aerodinâmica.

Foi no ano de **1.986** que (temporariamente) acaba-se a carreira do Fusca. Embora o México não parar de produzi-lo, no Brasil sua linha de montagem chegara ao fim. Até que em **1.993** por pedido do então presidente do Brasil, Itamar Franco, o Fusca volta novo de novo, como nesses seus 60 anos muito bem vividos.



Na segunda fase de **1.993**, sem mudanças na carroceria nem no motor o fusca ganhou pára-choques na cor do veículo, canalizador com uma única saída de escape no pára-lamas esquerdo, estofamentos novos, volante novo e muitos outros detalhes de acabamento, inclusive detalhes opcionais.

Quando todos não acreditavam no sucesso do relançamento do Fusca, as vendas foram mais que animadoras. Chegou a produzir mais de 40 mil novos Fuscas. Até sua oficial parada de fabricação anunciada em **Julho de 1.996** o fusca deixou mais fãs por seu rastro.



Para comemoração da sua última série de fabricação, foram fabricados os últimos 1.500 Fuscas carinhosamente dados numa versão "**FUSCA SÉRIE OURO**", onde os últimos 1.500 proprietários de fuscas "novos" tem seus nomes guardados em um "Livro de ouro da VW." Um Fusca Série Ouro é facilmente identificado, neste seu último modelo a VW super-equipou esteticamente a versão.

Com estofamentos do Pointer GTI, desembaçador traseiro, faróis de milha, painel com fundo branco, vidros verdes (75% transp.) esta foi a série de gala do querido carrinho. Mais uma vez nosso querido fusquinha cumpre seu papel, um sucesso de vendas e de mercado. Embora no México ainda foi fabricado até 30 de junho de 2.003.

Outra novidade foi o sucesso de seu relançamento oficial, montado em chassis do VW Golf e com seu novo nome já definido, o **BEETLE** volta as ruas, mostrando sua nova cara e dando continuidade a essa inigualável carreira que o "querido carrinho" fez por merecer.

E assim temos um exemplo de um projeto que alcançou o completo sucesso, e por trás dele um gênio imortal, um Mito: **Ferdinad Porsche**.



E para quem imaginava ser esse o fim do Fusca...

Eis que aparece esse novo modelo...








IDD






IDD


IDD






CROSSFUSCA




0
1
2
3
4
5
6
7
0
10
20
30
40
60
80
100
120
140
160
180
200
220
0000001
0000001
001 KM/L





